

# Teoría del Almirante Mahan desde el prisma de China en la región del Mar de China Meridional

## Admiral Mahan's theory from the prism of China in the South China Sea region

Recibido: 05 de abril del 2024 | Aceptado: 07 de mayo del 2024

**Ricardo Leandro Vidal Palacios**

<https://orcid.org/0009-0000-1410-8029>

*Capitán de Corbeta de la Marina de Guerra del Perú.*

*Oficial superior de la Marina de Guerra del Perú. Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales. Diploma de Comando y Estado Mayor, Escuela Superior de Guerra Naval. Magister en Estrategia Marítima, Escuela Superior de Guerra Naval, Perú. Diploma de Estado Mayor, Escuela Superior de las Fuerzas Armadas Españolas. Máster Universitario en Seguridad y Defensa, Universidad Antonio Nebrija*

*Email: r.vidal3024@gmail.com*

104

**Resumen:** Este artículo examina la relación entre la teoría del poder naval del Almirante Mahan y las estrategias marítimas actuales de China en el Mar de China Meridional (MCM). Se argumenta que China ha adoptado los principios de Mahan para reorientar su enfoque nacional hacia una potencia marítima regional y mundial. A través del análisis del contexto histórico y político, se demuestra cómo China ha desarrollado una estrategia naval ambiciosa, reflejada en su expansión económica, infraestructura marítima y modernización militar. Sin embargo, se señala un desafío geográfico inherente en la forma de la geografía del MCM y la presencia de Taiwán, que limita la proyección naval de China. A pesar de estos desafíos, se concluye que China está comprometida con su visión de convertirse en una potencia marítima y está adaptando activamente sus políticas y capacidades militares para lograr este objetivo.

**Palabras clave:** China, poder naval, Mar de China Meridional, Mahan, Estrategia Naval

**Abstract:** *This article examines the relationship between Admiral Mahan's sea power theory and China's current maritime strategies in the South China Sea (SCS). It argues that China has adopted Mahan's principles to reorient its national approach towards regional and global maritime power. An analysis of the historical and political context demonstrates how China has developed an ambitious naval strategy, which is reflected in its economic expansion, maritime infrastructure, and military modernization. However, an inherent geographical challenge is noted in the form of the SCS's geography and Taiwan's presence, which limits China's naval projection. Despite these challenges, it concludes that China is committed to becoming a maritime power and is actively adapting its military policies and capabilities to achieve this goal.*

**Keywords:** *China, Mahan, South China Sea, Sea power theory, sea power.*

## 1. INTRODUCCIÓN

En palabras de Sir Walter Raleigh, «Aquel que controla la mar, controla el comercio; aquel que controla el comercio, controla la riqueza del mundo, y, en consecuencia, el propio mundo».

Mahan en su libro *Influencia del poder naval en la historia* presenta argumentos sobre la importancia del mar en la vida del hombre, ya sea desde la óptica social o como medio de comunicación y comercio, siendo las venas que recorre este comercio las líneas de comunicación marítima (LCM).

Los principios de la estrategia naval no han sufrido modificaciones; es de reconocer la relación que tiene el mar, su dominio y el proceso mental de cómo usar acertadamente al *sea power*<sup>1</sup> en su más amplia aceptación, que comprende la fuerza militar, su flota mercante y su comercio (Mahan, 1974).

El Mar de China Meridional (MCM) es una zona crucial para el tráfico marítimo mundial, actualmente se ha convertido en foco de inestabilidad geopolítica y de seguridad. Como consecuencia, se ha creado un complejo entramado que incluye la militarización del área, la competencia por recursos y el control de las líneas de comunicación marítima.

Ahora bien, qué relación tienen los factores que afectan al *sea power* del Almirante Mahan, con el nuevo rumbo estratégico de China en la región asiática. China sin lugar a dudas, es un fiel creyente de los postulados del Almirante Mahan; las acciones para constituir su prominente poder marítimo son muestra de ello.

<sup>1</sup> Consideramos la palabra en inglés, debido a que *sea power* en su definición contextual es poder marítimo. El poder marítimo está conformado por el poder naval y los intereses marítimos de una nación.

Kaplan (2012) dice:

«(...) como están cambiando las dinámicas del poder mundial que ahora son los estrategias indios y chinos los que leen a Mahan con avidez (...) son los nuevos mahanianos, los que construyen flotas concebidas para enfrentamientos armados en el mar» (pp.140).

Desde los años 70, los factores que afectan al *sea power* promulgados por el Almirante Mahan, son las tareas que viene desarrollando China rigurosamente, el propósito fundamental, ser la nación con poder dominante regional y mundial.

En este sentido el presente artículo tiene por objetivo analizar la vigencia de los postulados del Almirante Mahan en el contexto geoestratégico de China en la región asiática. El objetivo se abordará presentando los factores que influyen al Poder Naval del Almirante Mahan, los cuales se presentarán previamente en el siguiente apartado, vinculando y argumentando las acciones de China respecto a su visión de ser una potencia marítima regional y global.

A la luz de los argumentos presentados, el presente artículo comprobará en las conclusiones la siguiente tesis:

“La teoría del sea power del Almirante Mahan es la base del pensamiento geoestratégico chino, cuyo propósito es reorientar su tradicional naturaleza continental hacia una potencia marítima regional basada en las acciones de su gobierno, el carácter nacional y el desarrollo de su poder naval”.

Para sustentar la tesis se presentarán evidencias respecto a diferentes acciones y estudios realizados, los cuales permitirán argumentar y contraargumentar el estudio y presentar las conclusiones respectivas.

## 2. CONTEXTO

Las obras del Almirante Mahan se caracterizaron por enfatizar el peso que tiene la cultura política y los valores, analizando el impacto de los aspectos económico, geográfico y militar a lo largo de la historia. Asimismo, destaca el valor del espíritu comercial y las reglas que lo difunden y protegen bajo la premisa de progreso y poder (Baqués,2019).

La obra *La influencia del poder naval en la historia* del Almirante Mahan, consiste en afirmar los factores que son promisorios al mar bajo un prisma político y social, siendo la explotación de sus rutas comerciales el mejor camino para convertirse en una nación próspera.

La esencia de la obra de Mahan rescata las siguientes ideas, consideradas las principales características que afectan el *sea power* de las naciones, las cuales son:

- La situación geográfica, donde la nación es favorecida cuando tiene la facilidad de acceso libre al mar, lo cual facilita la concentración o dispersión de las fuerzas navales, o por el contrario, la existencia de diferentes límites terrestres limita su proyección al mar.
- La configuración física y su relación con ella, sus productos naturales y el clima, vinculado a la fisionomía propia de sus fronteras, principalmente las costas, donde se incluye su infraestructura que permite el comercio. La extensión territorial, relacionada a la fortaleza o debilidad de sus costas y el carácter de sus puertos.
- Número de habitantes, vinculada a la profesión de estos y la proporción que está dedicada al mar. Carácter de los habitantes, la cual se encuentra alineada con la mentalidad nacional respecto a alcanzar un poder naval.
- La clase de gobierno incluyendo a sus habitantes, relacionada a las políticas públicas de los Estados, o en todo caso el tipo o línea de gobierno, tanto en el ámbito interno como en el exterior (Mahan,1974).

China ha tenido profundas transformaciones desde el final de la IIGM, cambios que han sido producto de hitos y políticas que redefinen su posición en el escenario mundial y en el MCM. Tras la era Maoísta y el aislamiento internacional de China, se inicia una época con hambre de cambio, la cual se alimenta con las Políticas de “Reforma y Apertura” de Deng Xiaoping en el año 1978, marcando un punto de inflexión de la economía china hacia el mundo (Kissinger, 2017).

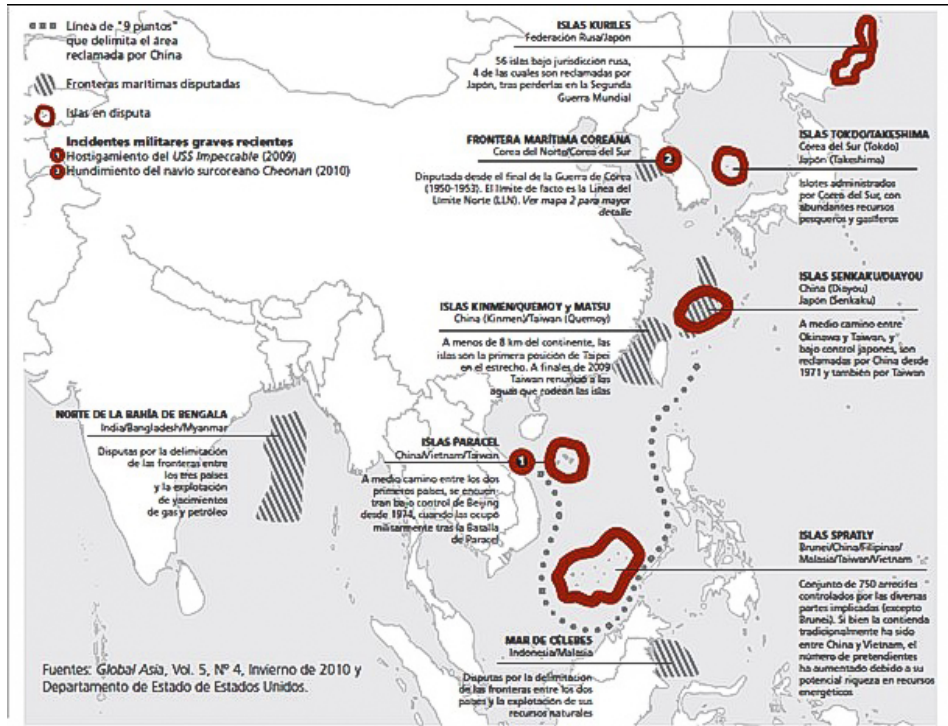
Posteriormente en el siglo XXI, bajo el liderazgo de Hu Jintao y Wen Jiabao, China inicia una fase estratégica donde reconoce su agigantado crecimiento económico y su influencia en el mundo. Este período marca para China la dirección y los desafíos que afrontará, caracterizado por un enfoque reservado y moderado, hacia una política exterior y desarrollo económico exponencial (Kissinger, 2017).

La crisis financiera del año 2008 marca el momento clave en la percepción china, debido a su resiliencia ante dicha crisis, en contraste con la situación de vulnerabilidad económica de las economías occidentales; este hecho marcó en China un periodo denominado “oportunidad estratégica”.

Este periodo se encuentra vinculado a una fortalecida proyección global, acompañada por acciones estratégicas en el comercio internacional, proyectos

de infraestructura, iniciativas en la diplomacia económica y un cambio en su cosmovisión de cómo explotar el mar.

MAPA 1  
 Conflictos marítimos en Asia Oriental.



Fuente: Valencia, 2024

El MCM es una región rica en recursos naturales, con grandes cantidades de gas y petróleo. Estos recursos han provocado disputas territoriales entre China, Taiwán, Vietnam, Filipinas y Malasia. La posesión de las islas Paracelso y Spratly (figura 1), que albergan también importantes yacimientos, ha sido motivo de conflicto (Dominguez, 2022).

La postura de China frente a estos conflictos se hizo se hizo asertiva mediante su respuesta frente a la petición de Vietnam y Malasia en el año 2009 ante la Corte Internacional de Justicia, respecto a ampliar sus plataformas continentales, a lo cual China respondió reivindicando su mapa conocido como el “nine-dash” o mapa de los nueve trazos (Embajador RPC ante las Naciones Unidas, 2009).

### 3. INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS

#### a. Desde Deng Xiaoping a Xi Jinping, la estrategia de la nueva era

El Almirante Mahan consideraba que la acción acertada o errada de un solo hombre, puede ejercer gran influencia sobre el crecimiento del sea power de una nación en su más amplia acepción, la cual incluye su fuerza militar a flote que gobierna el mar mediante la acción de las armas, su flota mercante y sus recursos naturales explotados y comerciados por la nación (Mahan, 1974).

Con Deng Xiaoping, China vuelve a mirar el comercio en el mar, los cimientos para el crecimiento y desarrollo fueron la apertura de la economía de China al mundo, el incremento de exportaciones vía Estrecho de Malaca y el aumento de buques mercantes (Kissinger, 2017).

Los intereses marítimos de China se hicieron especialmente visibles en el Simposio de Seguridad de las Vías Marítimas en el año 2004. El vicepresidente del Instituto Chino de Relaciones Internacionales Contemporáneo, apertura la sesión citando al Almirante Mahan; el propósito, hacer una analogía respecto a EE. UU. y China en el contexto de su potencia emergente.

En esta línea de ideas y años más tarde, Xi Jinping durante su discurso en el Parlamento de Indonesia en el año 2013, estableció el plan de acción marítima *Collar de Perlas*, visionando extender y maximizar el concepto de cadena de alianzas, buscando la prevalencia de sus intereses estratégicos sobre actores que se encuentren en los mares de China, todo ello galvanizado en una versión asiática de la “Doctrina Monroe”; Asia para los asiáticos (o para los chinos).

#### b. El carácter nacional y los intereses marítimos de China.

Mahan (1974) dice,

«(...) todos los hombres buscan la ganancia y, más o menos, aman el dinero, pero la forma en que se busca la ganancia tendrá un marcado efecto en las fortunas comerciales y en la historia del pueblo que habita un país» (pp. 69).

MAPA 2  
 Eje del litoral surasiático.



110

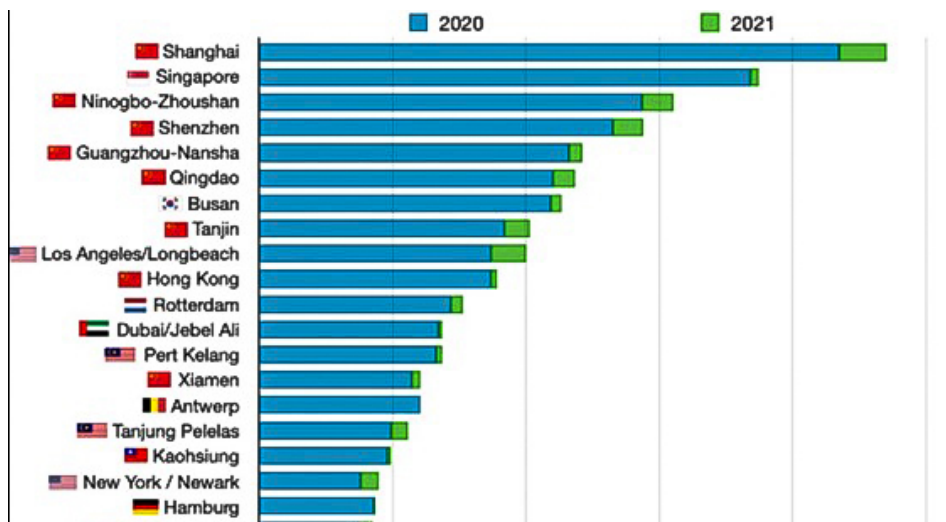
Fuente: *La nueva Ruta de la Seda: El camino de China hacia la hegemonía mundial y el liderazgo internacional.*

El control del mar es la clave de éxito en el comercio marítimo, para ello China ha desarrollado una red de infraestructuras y líneas de comunicación marítimas, con tres ejes esenciales<sup>2</sup>, siendo el de nuestro interés el “eje del litoral surasiático” (Figura 2).

El eje del litoral sur asiático, busca la diversificación de rutas comerciales para evitar el tránsito de mercancías por zonas inseguras o con vías que son adyacentes a países con los que China no tiene buenas relaciones. Para alcanzar este objetivo, China emplea sus empresas estatales para controlar los puertos del litoral sur asiático.

<sup>2</sup> El segundo eje denominado “Puertos europeos”, es el que pretende unir China con Europa mediante potentes inversiones comerciales; claro ejemplo de ello es el puerto griego del Pireo (Atenas) a través de la inversión del 67% de participación de la empresa China Ocean Shipping Company (COSCO), y el Puerto de Sines (Portugal) a través de la empresa China Communications Construction Company (CCCC).  
 El tercer eje es el que conecta a los países africanos, el cual permite conseguir socios comerciales para ampliar su aprovisionamiento de materia primas a cambio de proyectos de infraestructura. Fuente (Lozano, 2023)

FIGURA 1  
Tráfico internacional de contenedores de mercancías por puertos comerciales



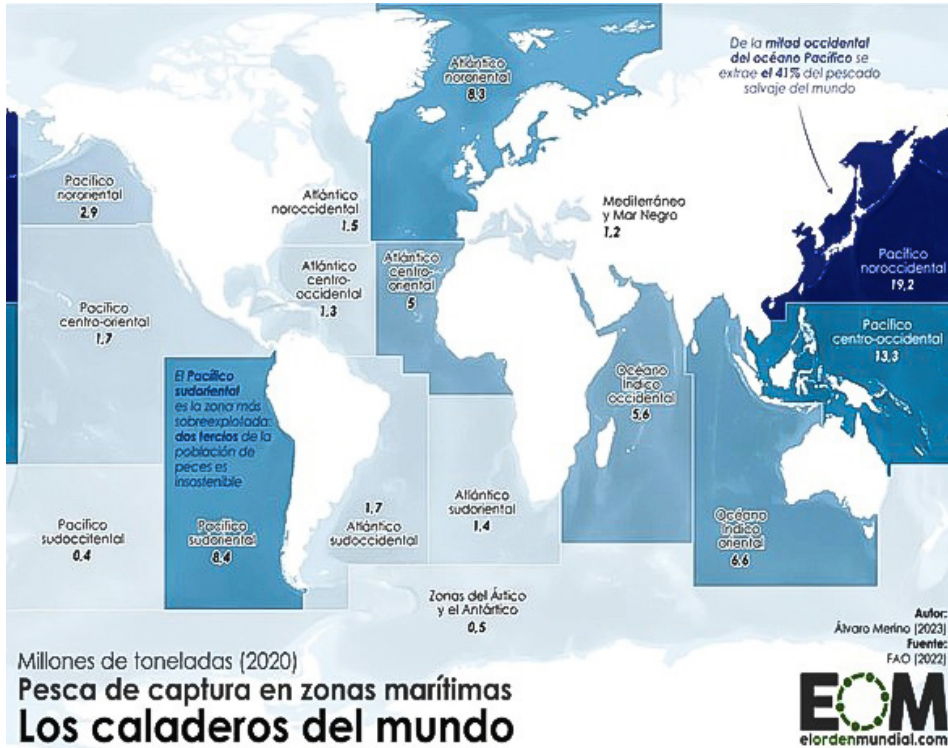
Fuente: Geopolítica en el mar de China Meridional y tránsito de mercancías (ieee.es).

Asimismo, invierte en diversos proyectos de infraestructura con el objeto de tener acceso directo al Océano Índico y evitar el Estrecho de Malaca ante acciones posibles de su competidor estratégico occidental (Lozano, 2023). Asimismo, como se puede ver en la figura 3, China actualmente es dueña de los puertos más importantes en cuanto a tránsito de mercancías y volumen de carga (Molina, 2022); esto fortalece su rol y protagonismo en el comercio exterior.

El comercio marítimo es un leitmotiv que alimenta intereses marítimos, en el contexto de China la pesca y su comercio es también uno de los puntos relevantes.



MAPA 3  
 Zonas pesqueras del mundo.



Fuente: Las zonas pesqueras del mundo - Mapas de El Orden Mundial - EOM

Las costas de Asia se encuentran bañadas por la mitad del Océano Pacífico occidental, el cual congrega un tercio del pescado salvaje del mundo (Figura 4); esta zona es el principal caladero de la principal potencia pesquera mundial, China (Merino, 2023), brindándole la oportunidad de explotar el fondo marino, obteniendo recursos pesqueros requeridos para alimentar a su población y exportación.

China tiene el predominio del comercio de buques de contenedores, lo cual le otorga la capacidad de imponer las pautas de producción mundial. En adición a ello, según el índice de conectividad del transporte marítimo (LSCI), China es el país mejor conectado en el 2023 (UNCTAD, 2023).

De acuerdo con UNCTAD (2024), en el epígrafe de “Propiedad y registro de flotas”, China era propietario de 8839 buques comerciales, lo que hace un equivalente del 15.6 % de los existentes en el mundo y posicionándolo en el puesto número uno (UNCTAD, 2023).

### **c. Tercer argumento. El desarrollo del poder naval de China, una marina de aguas azules.**

Mahan (1974) sustentaba que, si por cualquier contexto resultase el comercio marítimo lo suficientemente lucrativo, no tardaría en renacer una numerosa flota mercante, la cual obligaría a constituir una marina militar que defienda los intereses creados.

En el año 2015, China declara en su Libro Blanco que considera clave constituir un poder naval acorde a sus intereses marítimo-nacionales, lo que incluye la protección de sus líneas de comunicación marítima (SLOC) y su comercio, su mar territorial y zona de interés en ultramar (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2015).

El proceso de modernización de la Marina de China ha crecido exponencialmente; pasó de una flota aguas marrones a una flota de aguas azules mediante ambiciosos programas de construcción de portaviones, y una fuerza anfibia expedicionaria de más de cien mil efectivos (Baqués, 2019).

Es relevante la adquisición de diferentes unidades navales con capacidades altamente avanzadas. Dentro de sus principales unidades navales encuadra tres portaviones, treinta destructores, cuarenta y siete fragatas, y sesenta y tres submarinos entre nucleares y convencionales. Asimismo, dispone de veintiséis bases navales, incluyendo la base de Yibuti, la cual es la primera base naval y militar en el exterior de su historia (González, 2019).

Alineado a ello, el gasto público en defensa de China para el 2022 ascendió a más de 270 mil millones de euros, lo que representó el 4.8% del gasto público total y un 1.6 del PIB. Este gasto fue orientado al fortalecimiento de entrenamiento y modernización de la tecnología de las armas (figura 5).

TABLA 1  
 Gasto en Defensa de la República Popular China.

China - Gasto Público Defensa				
Fecha	Gasto Defensa (M.€)	Gasto Defensa (%Gto Pub)	Gasto Defensa (%PIB)	Gasto Defensa Per Capita
2022	270.766,7	4,79%	1,60%	192 €
2021	242.049,0	4,96%	1,61%	171 €
2020	228.768,6	4,77%	1,76%	162 €
2019	215.559,1	4,91%	1,68%	153 €
2018	196.068,8	5,05%	1,67%	140 €
2017	185.860,9	5,26%	1,71%	133 €
2016	179.460,2	5,48%	1,77%	129 €
2015	177.952,8	5,60%	1,78%	129 €
2014	137.680,0	5,99%	1,74%	100 €
2013	124.237,6	5,97%	1,71%	91 €
2012	112.984,2	6,04%	1,70%	83 €
2011	89.315,8	6,17%	1,66%	66 €
2010	78.834,6	6,97%	1,73%	59 €
2009	69.162,0	7,40%	1,89%	52 €
2008	53.412,3	7,65%	1,72%	40 €

Fuente: China - Gasto público Defensa 2022 | Fuente: Datosmacro.com (expansion.com).

**d. Contraargumento. La dificultad inherente a su naturaleza, la geografía de China**

Mahan dice «cuando el mar no sólo bordea o rodea a un país, sino que lo divide en dos o más partes, entonces el dominio del mar no sólo es importante, sino vitalmente necesario. Un país que tenga esta configuración necesita disponer de un fuerte poder naval, si no quiere verse reducido a la impotencia (Mahan, 1974).

La geografía del Mar de China Meridional (MCM) es el actual desafío de China; área marítima estratégica con diversos recursos energéticos que tiene como limitantes archipiélagos, arrecifes y atolones divididos en dos cadenas de islas que le impide una salida a ultramar; la primera, desde Japón hasta Filipinas, y la segunda desde Japón hasta Nueva Guinea.

MAPA 4  
A2AD de China.



Fuente: [https://www.researchgate.net/figure/Figure-no-1-China-A2AD-capabilities-Source\\_fig1\\_357583417](https://www.researchgate.net/figure/Figure-no-1-China-A2AD-capabilities-Source_fig1_357583417)

Por ello, China se encuentra fortaleciendo su proyección militar en el mar de China Meridional, desplegando una serie de fuerzas desde sus costas y sus islas artificiales, que le permitan establecer la capacidad de anti-acceso y denegación de área (A2AD) como se puede apreciar en la figura 6.

Ahora bien, el desafío de China en el ámbito marítimo es Taiwán, ya que se encuentra situada frente a la provincia de Fujian, dividiendo en dos el frente marítimo chino, teniendo como efecto fricciones en el despliegue naval de norte a sur (Mackinlay, 2011).

#### 4. CONCLUSIONES

Los postulados del Almirante Mahan están vigentes y se pueden adaptar a naciones que tengan estrechos vínculos con el comercio y el mar. Para ello, China considera necesario constituir un poder naval acorde a su geografía, carácter nacional, y áreas de influencia importantes para sus intereses nacionales.

China hace un giro copernicano en su naturaleza continental; es innegable las ideas mahanianas visionando su crecimiento económico exponencial y su vital

dependencia al comercio marítimo, motivación que se mantiene permanente a lo largo de su ambicioso proyecto marítimo y el incremento de su fuerza naval.

La dirección de sus gobernantes ha contribuido a la consolidación de su enfoque naval, siendo este el punto de mayor rigor y fidelidad dentro de los postulados de Mahan. Para ello, China orienta su estrategia hacia vectores que combinen una fuerza militar ahora con mayor carácter naval, un robusto comercio marítimo y una fortalecida diplomacia.

China enfatiza la importancia del comercio marítimo tanto para su crecimiento sostenido como para mantener su posición de actor global. La expansión de su poder naval y su comercio son el hilo conductor hacia las ideas marítimas mahanianas.

La reorientación de sus políticas hacia una visión de una potencia marítima están alineadas con los postulados del Almirante Mahan; sin embargo, la geografía es el desafío en sus aspiraciones de potencia marítima mundial. desafío geográfico al cual debe adaptarse.

La compleja geografía del Mar de China Meridional son parte de esta adaptación, donde deberá gestionar adecuadamente el balance entre alianzas con potencias regionales, tarea que recae en la avidez de los gobernantes chinos de no claudicar ante la geografía.

## REFERENCIAS

- Aznar, F. (2022). Geopolítica naval de la rivalidad chino-norteamericana (reedición). En *Panorama geopolítico de los conflictos 2022*. Madrid: IEEE.
- Baqués, J. (2019). El mar como catalizador de la geopolítica: de Mahan al auge chino. En R. d. Internacional. Granada: Grupo de Estudios en Seguridad Internacional (GESI).
- Embajador RPC ante las Naciones Unidas. (2009). Communication to the CLCS on the joint submission by Malaysia and the Socialist Republic of Viet Nam, 7 de mayo de 2009. [https://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_mysvnm\\_33\\_2009.htm](https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_mysvnm_33_2009.htm).
- González, M. (2019). ¿Quiere realmente China llegar a ser un poder naval a escala global? Madrid. Obtenido de [https://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2023/DIEEEA58\\_2023\\_ABEROM\\_China.pdf](https://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/docs_analisis/2023/DIEEEA58_2023_ABEROM_China.pdf)+global+go
- Kaplan, R. (2012). *La venganza de la geografía* (Titivillus digital ed.). Epublibre.
- Kissinger, H. (2017). *China* (1 ed.). Barcelona: Debate.
- Lozano, A. (2023). *La nueva ruta de la seda: el camino de China hacia la hegemonía mundial y el liderazgo internacional*. Palmito Books.
- Mackinlay, A. (2011). *Las ambiciones marítimas de China*. Madrid: IEEE. Obtenido de [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2011/DIEEE06\\_2011AmbicionesMaritimasChina.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2011/DIEEE06_2011AmbicionesMaritimasChina.pdf)
- Mahan, A. (1974). *Influencia del poder naval en la historia*. Madrid: Estado Mayor de la Armada.
- Merino, Á. (2023). *Las zonas pesqueras del mundo*. Madrid: EOM. Obtenido de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/principales-zonas-pesqueras-mundo/>
- Molina, f. (2022). *Geopolítica en el mar de China Meridional y tránsito de mercancías*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. (2015). *China's Military Strategy*. Beijing. Obtenido de [https://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2015/05/27/content\\_281475115610833.htm](https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm)
- The State Council Information Office of the people's Republic of China. (2019). *China's National Defense in the New Era*. Beijing. Obtenido de <http://eng.mod.gov.cn/xb/Publications/WhitePapers/4846452.html>
- UNCTAD. (2023). *Handbook of statistics 2023*. UNCTAD. Obtenido de <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/>
- UNCTAD. (2023). *Informe sobre el transporte marítimo*. Ginebra: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.
- Valencia, M. (2011). *La sombra de la rivalidad China-EEUU se cierne sobre los conflictos marítimos*. En *Anuario Asia Pacífico*. Barcelona: CIDOB.
- World Integrated Trade Solution. (2021). *WITS*. Obtenido de <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/CHN/Year/2021/SummaryText>